

Arrangement for producing water on board an airplane comprises a water producing unit in the form of high temperature fuel cells partially or completely integrated into a driving gear of the airplane

Publication number: DE10216710
Publication date: 2003-04-30
Inventor: HOFFJANN CLAUS (DE); HEINRICH HANS-JUERGEN (DE)
Applicant: AIRBUS GMBH (DE)
Classification:
- International: *B01D53/02; B64D11/02; H01M8/04; H01M8/06; H01M8/24; B01D53/02; B64D11/00; H01M8/04; H01M8/06; H01M8/24; (IPC1-7): B64D11/00; H01M8/00*
- european: B01D53/02; B64D11/02; H01M8/04C2; H01M8/06B2; H01M8/24P2
Application number: DE20021016710 20020416
Priority number(s): DE20021016710 20020416; DE20011050261 20011011; DE20021049588 20021024

[Report a data error here](#)

Abstract of DE10216710

Arrangement for producing water on board an airplane comprises a water producing unit in the form of high temperature fuel cells (1) partially or completely integrated into a driving gear of the airplane so that fuel chambers of the driving gear can be partially or completely produced.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



⑬ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 102 16 710 A 1**

⑤ Int. Cl. 7:
B 64 D 11/00
H 01 M 8/00

⑧ Aktenzeichen: 102 16 710.9
② Anmeldetag: 16. 4. 2002
③ Offenlegungstag: 30. 4. 2003

⑥ Innere Priorität:
101 60 261. 3 11. 10. 2001

⑦ Anmelder:
Airbus Deutschland GmbH, 21129 Hamburg, DE

⑤ Zusatz in: 102 49 588.2

⑫ Erfinder:
Hoffjann, Claus, 21037 Hamburg, DE; Heinrich,
Hans-Jürgen, 22609 Hamburg, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Anordnung zur Erzeugung von Wasser an Bord eines Luftfahrzeuges

⑤7 Anordnung zur Erzeugung von Wasser an Bord eines Luftfahrzeuges unter Verwendung von einer oder mehreren Brennstoffzellen.
Durch eine teilweise oder vollständige Integration einer Wassererzeugungseinheit in Form von einer oder mehreren Hochtemperatur-Brennstoffzellen in ein Flugzeugtriebwerk, derart, dass Brennkammern des Flugzeugtriebwerkes ganz oder teilweise ersetzt werden, werden eine optimale Ausnutzung der Brennstoffzellentechnologie und entsprechende Redundanzen für das Flugzeug gewährleistet sowie geforderten Sicherheitsaspekten Rechnung getragen.

DE 102 16 710 A 1

DE 102 16 710 A 1

DE 102 16 710 A 1

1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Anordnung zur Erzeugung von Wasser an Bord eines Luftfahrzeuges unter Verwendung von einer oder mehreren Brennstoffzellen.

[0002] Speziell in Luftfahrzeugen aber auch an Bord von Wasser- oder Landfahrzeugen sowie bei autonomen stationären Einrichtungen lässt sich Wasser z. B. durch den Einsatz von Brennstoffzellen oder durch einen anderen geeigneten Prozess gewinnen. Um hierbei die der Flug- und Betriebssicherheit sowie dem Komfort eines Luftfahrzeuges dienenden Redundanzen zu gewährleisten, müssen die einzelnen Systeme entsprechend miteinander verschaltet sein. Die bisher übliche Trennung zwischen Wasser- bzw. Abwassersystemen einerseits, Klima- bzw. Kabinenluftsystemen, Energieerzeugungssystemen sowie Hydraulik- bzw. Pneumatiksystemen andererseits ist durch den Einsatz von Brennstoffzellen nicht sinnvoll und vorteilhaft.

[0003] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Anordnung der eingangs genannten Art zu schaffen, die eine optimale Ausnutzung der Brennstoffzellentechnologie und entsprechende Redundanzen für das Flugzeug gewährleistet sowie den geforderten Sicherheitsaspekten Rechnung trägt.

[0004] Die Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch eine teilweise oder vollständige Integration einer Wassererzeugungseinheit in Form von einer oder mehreren Hochtemperatur-Brennstoffzellen (9) in ein Flugzeugtriebwerk derart, dass Brennkammern des Flugzeugtriebwerkes ganz oder teilweise ersetzt werden.

[0005] Erfindungsgemäße Ausgestaltungen der Anordnung sind in den Unteransprüchen 2 bis 29 beschrieben.

[0006] Der Hauptvorteil der Erfindung liegt neben den aus der bordeigenen Wassererzeugung bekannten Vorteilen in Bezug auf Gewicht, Flexibilität, Wasserqualität und Wassermenge sowie Abwassermengenreduzierung, insbesondere in einem deutlich verminderten Schadstoffausstoß des Triebwerkes durch die höhere Effizienz des mit einem Gasturbinenprozess verbundenen Hochtemperatur-Brennstoffzellenprozess sowie der damit verbundenen Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Nutzung des Brennstoffzellen-Abgases zur Wassergeneration. Im Idealfall wird lediglich CO_2 und Wasserdampf als Abgas ausgestossen.

[0007] Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass durch die teilweise Nutzung des im Brennstoffzellen-Abgas enthaltenen Wassers, die Bildung von Kondensstreifen und die damit verbundene typische Schlierenbewölkung in hohen Atmosphärenschichten vermindert wird. Bezogen auf die Gesamtzahl der täglichen Flugbewegungen und durch die zusätzliche Verminderung des Ausstoßes von Kondensationskeimen durch unvollständige Verbrennungsprozesse ergibt sich hier eine nennenswerte Verminderung von Kondensatbildung in der Atmosphäre durch Flugzeugabgase.

[0008] In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel nach der Erfindung dargestellt, und zwar zeigt die einzige Figur eine Anordnung zur Wassergenerierung durch eine in ein Triebwerk integrierte Hochtemperatur-Brennstoffzelle. Diese Anordnung wird nach einem aus gängigen Flugzeugtriebwerken bekannten Prozess betrieben. Luft wird angesaugt, über Kompressorstufen verdichtet, in Brennkammern (herkömmlich mit Treibstoff versetzt und gezündet) erhitzt und über Turbinenstufen, die ihrerseits mit den Kompressorstufen gekoppelt sind, ausgestoßen. Die dabei entstehende Rotationsenergie der Kompressor-Turbineneinheit wird auf einen sogenannten Fan übertragen, welcher den Hauptanteil des Schubes eines Triebwerkes liefert.

[0009] Erfindungsgemäß wird der in den Brennkammern herkömmlicher Art stattfindende Prozess durch den Einsatz von einer oder mehreren Hochtemperatur-Brennstoffzellen

2

ergänzt bzw. ganz abgelöst. Das Prinzip von Hochtemperaturbrennstoffzellen ist für sogenannte SOFCs (Solid Oxide Fuel Cells – Oxidkeramik-Brennstoffzellen) und MCFCs (Molten Carbonate Fuel Cells – Schmelzkarbonat Brennstoffzellen) beschrieben worden. Zukünftig verfügbare andere Verfahren sind grundsätzlich ebenfalls einsetzbar.

[0010] Bei dem vorliegenden Verfahren sind prinzipbedingt die Luftseite d. h. der Sauerstofflieferant der Brennstoffzelle und die Brennstoffseite d. h. der Wasserstofflieferant der Brennstoffzelle voneinander getrennt.

[0011] Die Luft durchströmt das Triebwerk in Schubrichtung, wird verdichtet und in die Hochtemperatur-Brennstoffzelle geleitet. Hier wird sie durch den Oxidationsprozess erhitzt, der Sauerstoffanteil wird, soweit von der Brennstoffzelle benötigt, entzogen. Schließlich wird die so erhitzte Luft in der Turbine des Triebwerkes wieder entspannt. Die enthaltene Energie wird in den verschiedenen Turbinenstufen in Rotationsenergie umgewandelt und an die Kompressorstufen und den Fan des Triebwerkes abgegeben um neue Luft anzusaugen bzw. Schubarbeit zu verrichten.

[0012] Der Brennstoff, gängigerweise Kerosin, wird zunächst mit einem Grauwasseranteil emulgiert und dann über einen Verdampfer in die Brennstoffzelle geleitet. Der interne Reformprozess spaltet den für den Betrieb der Brennstoffzelle nötigen Wasserstoff aus dem Brennstoff ab und oxidiert zu Wasser, welches in der Brennstoffzelle dann als Wasserdampf vorliegt. Die im Brennstoff enthaltenen Kohlenstoffanteile oxidieren zu CO_2 welches dem Abgas an geeigneter Stelle d. h. nach der ersten und/oder zweiten Kondensationsstufe entzogen wird.

[0013] Der so erzeugte Wasserdampf wird teilweise in den Turbinenteil abgeleitet um den in ihm enthaltenen Energieanteil in Rotationsenergie umzuwandeln und zu einem geringeren Teil in einem Wärmetauscher zu Wasser auskondensiert.

[0014] Zur Aussonderung noch eventuell vorhandener Schadstoffe im Wasser, wird dieses zunächst über einen Verdampfer/Kondensator-Prozess erneut destilliert und dann über Aktivkohlefilter nachbehandelt.

[0015] Der Verdampfer wird mit der Prozesswärme der Brennstoffzelle betrieben. Ebenso werden die Aktivkohlefilter mit der Prozesswärme der Brennstoffzelle in einem Temperaturniveau betrieben, welches Verkeimung der Filter ausschließt. Zur Regeneration der Aktivkohle werden die Filter jeweils wechselseitig mit Brennstoffzellen-Prozesswärme regeneriert. Nach der Aktivkohlefiltration erfolgt eine erneute Kondensation und Absenkung des Temperaturniveaus des Wassers.

Patentansprüche

1. Anordnung zur Erzeugung von Wasser an Bord eines Luftfahrzeuges unter Verwendung von einer oder mehreren Brennstoffzellen, gekennzeichnet durch eine teilweise oder vollständige Integration einer Wassererzeugungseinheit in Form von einer oder mehreren Hochtemperatur-Brennstoffzellen (1) in ein Flugzeugtriebwerk derart, dass Brennkammern des Flugzeugtriebwerkes ganz oder teilweise ersetzt werden.

2. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Hochtemperatur-Brennstoffzellen vom Typ Oxidkeramik-Brennstoffzelle (SOFC – Solid Oxide Fuel Cell) oder Schmelzkarbonat-Brennstoffzelle (MCFC – Molten Carbonate Fuel Cell) ausgeführt sind oder einem in Leistung und Temperaturniveau vergleichbaren Typ angehören.

3. Anordnung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass den Hochtemperatur-Brennstoff-

DE 102 16 710 A 1

3

- zelle (1) ein Kondensationsprozess (6, 7) des Abgases (5) nachgeschaltet ist, der Wasser aus den Abgasen der Brennstoffzelle auskondensiert.
4. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Brennstoffzellen beidseitig auf der Luft- bzw. Sauerstoffseite einerseits und auf der Brennstoff- bzw. Wasserstoffseite andererseits mit Druck beaufschlagbar ausgeführt ist.
5. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Brennstoff (z. B. Kerosin) mit Grauwasser vermischt und/oder emulgiert wird.
- 10 6. Anordnung nach Anspruch 1 oder 5, dadurch gekennzeichnet, dass zur Verdampfung des Brennstoffgemisches (3) ein Verdampfer (3a) vorgesehen ist, dem ein interner Reformprozess (2) der Brennstoffzelle (1) nachgeordnet ist.
- 15 7. Anordnung nach Anspruch 1 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Verdampfer (3a) mit der Prozesswärme der Brennstoffzelle (1) betreibbar ausgeführt ist.
- 20 8. Anordnung nach Anspruch 1, 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, dass der Verdampfer (3a) ringförmig um die Brennstoffzelle (1) angeordnet ist.
9. Anordnung nach Anspruch 1, 6, 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, dass dem Verdampfer (3a) ein Kompressor (8) nachgeschaltet ist.
- 25 10. Anordnung nach Anspruch 1 oder 9, dadurch gekennzeichnet, dass der Kompressor (8) über eine Abgasturbine (6) antreibbar ausgeführt ist.
- 30 11. Anordnung nach Anspruch 1 und 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Abgasturbine (6) mit dem Abgas (5) der Brennstoffzelle (1) betreibbar ausgeführt ist.
- 35 12. Anordnung nach Anspruch 1, 3, 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, dass die Abgasturbine (6) eine Stufe des Kondensationsprozesses bildet.
13. Anordnung nach Anspruch 1, 9, 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, dass die Abgasturbine (6) und der Kompressor (8) einfach oder mehrfach vorhanden ist.
- 40 14. Anordnung nach Anspruch 1 oder 13, dadurch gekennzeichnet, dass bei mehrfacher Anordnung der Kompressoren (8) neben den Brennstoff-Kompressoren auch Kompressoren für Druckluft und Hydraulik vorgesehen sind.
- 45 15. Anordnung nach Anspruch 1 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass eine Stufe des Kondensationsprozesses als ein Wärmetauscher (7) ausgeführt ist.
16. Anordnung nach Anspruch 1, 3 oder 15, dadurch gekennzeichnet, dass der Wärmetauscher im Luftstrom des Triebwerkes und/oder im Luftstrom an der Triebwerks-Außenhaut betrieben wird.
- 50 17. Anordnung nach Anspruch 1, 3 oder 15, dadurch gekennzeichnet, dass dem Kondensationsprozess (6, 7) ein Verdampfer/Kondensatorprozess (14a, 14b) zur Wasserpurifikation nachgeschaltet ist.
- 55 18. Anordnung nach Anspruch 1 oder 17, dadurch gekennzeichnet, dass der Verdampfer (14a) mit der Prozesswärme der Brennstoffzelle (1) betreibbar ausgeführt ist.
- 60 19. Anordnung nach Anspruch 1, 17 und 18, dadurch gekennzeichnet, dass der Verdampfer (14a) ringförmig um die Brennstoffzelle (1) angeordnet ist.
20. Anordnung nach Anspruch 1 oder 17, dadurch gekennzeichnet, dass der Kondensator (14b) im Luftstrom des Triebwerkes und/oder im Luftstrom an der Triebwerks-Außenhaut betrieben wird.
- 65 21. Anordnung nach Anspruch 1, 3 oder 17, dass dem

4

- Abgas (5) das CO₂ (13) nach den Kondensationsprozessen des Wärmetauschers (7) und/oder des Kondensators (14b) entzogen wird.
22. Anordnung nach Anspruch 1, 3 oder 17, dadurch gekennzeichnet, dass dem Verdampfer/ Kondensator (14a, 14b) eine Aktivkohlefiltration (15a, 15b) nachgeschaltet ist.
23. Anordnung nach Anspruch 1 oder 22, dadurch gekennzeichnet, dass die Aktivkohlefilter (15a, 15b) in der Nähe der Brennstoffzelle (1) angeordnet sind und mit der Prozesswärme der Brennstoffzelle regeneriert werden.
24. Anordnung nach Anspruch 1 oder 23, dadurch gekennzeichnet, dass nach der Aktivkohlefiltration (15a, 15b) Wasser in destillierter Qualität abgenommen wird.
25. Anordnung nach Anspruch 1 oder 24, dadurch gekennzeichnet, dass ein Teil des erzeugten Wassers dem erhitzten Luftstrom vor den Turbinenstufen des Triebwerkes (33, 34) zugeführt wird.
26. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Turbinenstufen des Triebwerkes die Kompressorstufen (31, 32) und den Fan (30) des Triebwerkes betreiben, wobei die Kompressorstufen (31, 32) die Brennstoffzelle Luft- bzw. Sauerstoffseitig mit Druck beaufschlagen und der Fan (30) im Wesentlichen den Schub erzeugt.
27. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Brennstoffzelle auch ohne Druckbeaufschlagung durch die Kompressoren (31, 32 und 8) betreibbar ausgeführt ist.
28. Anordnung nach Anspruch 1 oder 27, dadurch gekennzeichnet, dass der Triebwerkskompressor (32) und die Triebwerksturbine (33) zur Luftversorgung und Kühlung der Brennstoffzelle (1) mit verminderter Drehzahl mitdrehen, während der Fan (30), die Triebwerkskompressor-Vorstufe und die Triebwerksturbinen-Niederdruckstufe (34) gebremst werden.
29. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 28, gekennzeichnet durch ein mittels Druckluft startbares Triebwerk.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

ZEICHNUNGEN SEITE 1

Nummer:

DE 102 16 710 A1

Int. Cl. 7:

B 64 D 11/00

Offenlegungstag:

30. April 2003

Fig. 1

